



Warszawa, dnia 28.04.2010 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

Andrzej Kraszewski

BMwpr-070-275/30579/10/MK

SEKRET
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 28.04.10
nr. 2645 podpis

PAN

BOGDAN BORUSEWICZ

MARSZAŁEK SENATU

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Ryszarda Knosagę na 50. posiedzeniu Senatu w dniu 12 marca 2010 r. w sprawie rozbudowy śródlądowych dróg wodnych i inwestycji z zakresu budowy połączenia Odra – Dunaj, skierowane do mnie przy piśmie z dnia 18 marca 2010 r. (znak: BPS/DSK-043-2540/10), poniżej przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Polityka transportowa Unii Europejskiej wyrażona w wielu dokumentach strategicznych lub komunikatach wskazuje na potrzebę wspierania intermodalnych systemów transportowych przewozu towarów, ze zwróceniem szczególnej uwagi na rozwój transportu wodnego, w tym żeglugi morskiej, przybrzeżnej i śródlądowej. Stanowią o tym: Biała Księga Komisji – „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje”, Komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” - Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej, z dnia 17.01.2006 r. i inne. Zawarte w nich zalecenie, przejścia na mniej energochłonne, czystsze oraz bezpieczniejsze formy transportu, którym odpowiada żegluga śródlądowa, znajdują wdrożenia. Działania służące realizacji tego celu podejmowane szczególnie w tych rejonach, w których występują zabudowane od dawna śródlądowe drogi wodne, o parametrach odpowiadających najwyższym klasom dróg wodnych, które umożliwiają prowadzenie ekonomicznej żeglugi. W tym kontekście wspieranie transportu

wodnego, z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych, motywuje do działań związanych z tworzeniem warunków konkurencyjności z dominującym głównie transportem drogowym, będącym synonimem zatorów drogowych i zanieczyszczeń środowiska.

Realizacji warunków wspierających w Polsce konkurencyjność żeglugi śródlądowej służy między innymi poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych oraz tworzenie integracji żeglugi z multimodalnymi łańcuchami dostaw ładunków. W tym kierunku, wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury podjęto prace nad opracowaniem „Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”. Program ten w swoim dwuetapowym wdrażaniu i proponowanych horyzontach czasowych, będący propozycją programu wieloletniego, zakłada w pierwszej kolejności przywrócenie śródlądowym drogom wodnym parametrów eksploatacyjnych według klasy dróg wodnych, która została im przypisana, a w drugim etapie rozwój infrastrukturalny tych dróg wodnych, które ustalą określone priorytety transportowe, i w sposób zgodny z wymogami klasyfikacji europejskiej.

Wzmiankowana w oświadczeniu umowa AGN, sporządzona 19 stycznia 1996 r. na forum Śródlądowego Komitetu Transportu EKG-ONZ zaleca budowę dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym i przypisanie im właściwych parametrów eksploatacyjnych. W umowie tej wskazuje się również na brakujące dla sieci europejskiej drogi wodne oraz pożądaną rozbudowę dróg wodnych, które mogą mieć europejskie znaczenie transportowe. Dla obszaru Polski wyodrębniono trzy trasy dróg wodnych oraz kilka portów śródlądowych, które potencjalnie mogłyby stanowić elementy jednolitej sieci europejskich dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Przystąpienie Polski do tego porozumienia oznaczałoby wolę pełnego wywiązania się z jego postanowień i realizacji zasugerowanych inwestycji. W praktyce oznaczałoby to potrzebę przebudowy lub podjęcia budowy nowych dróg wodnych w Polsce dla potrzeb transportu wodnego, lecz jednak z określonymi skutkami i oddziaływaniem tych przedsięwzięć na przyrodę i środowisko w dolinach rzek, stanowiących wymienione połączenia żeglugowe. Realizacja inwestycji w takim rozmiarze niosłaby za sobą nie tylko potrzebę poniesienia trudnych do oszacowania bardzo wysokich środków finansowych, ale także wyważenia skutków gospodarczych i środowiskowych, a szczególnie w kontekście obowiązującego prawa unijnego. Obligatoryjnymi są tu przepisy wynikające ze stosowania postanowień Ramowej Dyrektywy Wodnej – dyrektywy 2000/60/EC z 23 października 2000 r. oraz dyrektywy Rady 92/43/ECC z 21 maja 1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych..., a także dyrektywy Rady 79/409/ECC z 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków, w ślad za którymi nastąpiło wyznaczenie obszarów Natura 2000, w tym mających znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej. Pewne jest, że podjęcie rozbudowy dróg wodnych do parametrów dróg wodnych

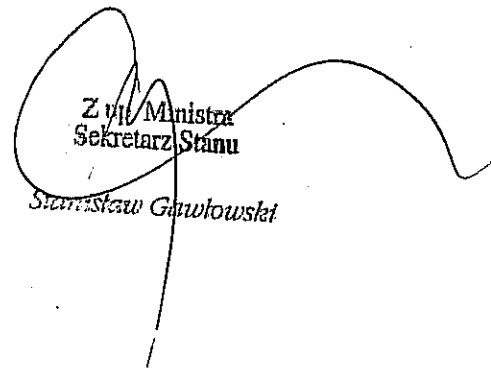
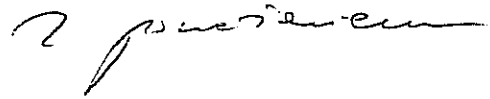
o znaczeniu międzynarodowym w bardzo wielu przypadkach kolidowałyby z celami ochrony ustanowionych obszarów chronionych.

W kwestii budowy kanału Odra - Dunaj podzielam pogląd, że połączenie takie może mieć bardzo ważne znaczenie dla rozwoju żeglugi śródlądowej na samej Odrze oraz dla transgranicznej współpracy podmiotów gospodarczych, zainteresowanych usługami świadczonymi przez armatorów żeglugowych. Aczkolwiek, w warunkach gospodarki wolnorynkowej obserwuje się różne zachowania podmiotów, w tym znaczących odbiorców ładunków masowych, którzy nie zawsze wykazują zainteresowanie transportem wodnym, pozostając przy korzystaniu z innych środków transportu w przewozach swoich towarów ilościowo znaczących. Przykłady takich zachowań można też znaleźć na terenie Opolszczyzny, połączonej z Górnym Śląskiem dobrymi drogami wodnymi, tj. drogą górnej Odry skanalizowanej i Kanałem Gliwickim.

Aktualne i zwiększone zainteresowanie budową połączenia żeglugowego Dunaj - Odra jest wynikiem konsultacji tego tematu, podjętych przez Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, w celu wyjaśnienia celowości utrzymania rezerwacji gruntów w planach zagospodarowania przestrzennego, przewidzianych pod budowę połączenia Dunaj-Odra-Łeba. Z posiadanych informacji wynika, że konsultacje takie strona czeska zamierza przeprowadzić w bieżącym roku z pozostałymi państwami przybrzeżnymi do tego połączenia żeglugowego, tj. z: Austrią, Republiką Słowacji i Republiką Federalną Niemiec. Aktualnie nie można zatem przesądzić, że na ten temat podjęte zostaną wspólne prace, mające na celu opracowanie studium wykonalności dla tego połączenia żeglugowego. Dla celowości i zasadności realizacji tej inwestycji na szczeblu europejskim, wyrażonej wynikami potrzebnej oceny ekonomicznej efektywności tej inwestycji, niezbędne będzie nie tylko szczegółowe opracowanie korzyści transportowych i poza transportowych oraz określenie wielkości wydatków inwestycyjnych wynikających z rozmiaru technicznych przedsięwzięć inwestycyjnych, ale również opracowanie modelu finansowania tego połączenia żeglugowego i jego źródeł, wraz z wykonaniem niezbędnej oceny oddziaływania na środowisko. Obecnie trudno jest rozstrzygnąć o stopniu międzynarodowego zainteresowania podjęciem prac badawczych na ten temat oraz o włączeniu studium Programu Dunaj-Odra-Łeba do prac na forum organów Komisji Europejskiej, jego sfinansowaniu oraz przyszłej realizacji. Z powyższych też względów nie jest zasadne, aby w projekcie Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 ujmować inwestycje z zakresu budowy połączenia Odra - Dunaj, a tym samym przesądzić o realizacji projektu w sposób jednostronny i przy wielu pozostających nadal niewiadomych, o których wspomniano powyżej.

W polskich zamierzeniach planistycznych uwzględnia się fakt, że może w przyszłości dojść do realizacji połączenia Dunaj-Odra-Łeba, zachowując rezerwację terenów pod przyszłą

jego budowę. Jednocześnie w projektowanym zbiorniku Racibórz Dolny (dla którego w 2010 r. planowane jest pozyskanie decyzji środowiskowych oraz pozwolenia na budowę) przyjmuje się rozwiązania techniczne, które obejmują poprowadzenie przyszłej trasy żeglugowej przez czaszę tego zbiornika retencyjnego.



Z wic. Ministra
Sekretarz Stanu
Stanisław Gawłowski

Do wiadomości:
Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM